

## **Resumen del conversatorio “La Autopista Urbana Oriente y sus consecuencias en Xochimilco”**

Realizado en la CDHDF el martes 30 de julio del 2013

La promoción para la construcción de la Autopista Urbana Oriente (Supervía Oriente) ha generado reflexiones sobre la utilidad de las autopistas urbanas. La racionalidad de esas obras se centra en la movilidad de los automóviles y no de las personas, lo que genera mayores problemas de los que intenta solucionar. Este tipo de obras privatizan el espacio público, pues un privado usufructúa la utilización de un espacio al que sólo tienen acceso los autos. Al maximizar la relación costo/beneficio, estas obras excluyen el transporte público y nunca están diseñadas para albergarlo. Por lo tanto, estas construcciones generan exclusión de las personas de bajos ingresos mientras que los impactos negativos los pagan los ciudadanos y las ganancias son para los consorcios.

Sobran ejemplos a nivel internacional en los que estas vías no sólo se han dejado de construir sino que se están demoliendo para dar paso a parques lineales. Las ciudades que han tirado estas autovías impulsan proyectos que generan espacio público, economía local y mantienen las áreas naturales como fuente de calidad de vida y protección contra los efectos del cambio climático. Estas acciones le dan prioridad a la calidad de vida del ciudadano.

En la Ciudad de México se ha comprobado la poca utilidad de las autopistas urbanas. Del 2003 al 2005 se invirtieron 7,800 millones de pesos para ampliar vialidades y el promedio de velocidad del auto bajó de 28 a 21 km/h. Esta reducción se debe al fenómeno conocido como “tráfico inducido” generado por la construcción de estas autopistas. Por consiguiente, no sólo está en duda la utilidad pública de estas vías (ya que sólo beneficia a menos del 20% de los ciudadanos que tienen autos y que tienen capacidad para pagar un peaje) sino algún tipo de utilidad en la ciudad de México. Al ser tan pocos los beneficiarios, estas obras no se pueden considerar como parte de la política pública, sino que sólo se consideran decisiones del gobierno.

La Autopista Urbana Oriente puede generar otros problemas además de los mencionados, pues puede promover la urbanización en sitios de la Zona de Conservación y particularmente en Xochimilco. Esta área Patrimonio Cultural y Natural de la Humanidad, está bajo presión de urbanización y una autopista urbana desatará la especulación de terrenos y por lo tanto, la urbanización descontrolada.

De acuerdo con el análisis de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) presentada para la construcción de esta autopista, de realizarse la obra se violarían al menos seis elementos normativos y de planificación vigentes en la zona de estudio: Programa de Manejo del ANP, Plan Rector de las Áreas Naturales Protegidas del Distrito Federal, Ley de Salvaguarda del Patrimonio Urbanístico y Arquitectónico del Distrito Federal, Plan Verde de la Ciudad de México, Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación del Distrito Federal en Xochimilco y el Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal.

Además, la MIA es solamente un fragmento de la obra que se planea construir, por lo que menosprecia los impactos ambientales, deliberadamente omite información y presenta medidas de compensación inadecuadas e insuficientes. En el caso de las autopistas urbanas de la Ciudad de México, cada tramo ha tenido su propio estudio de impacto ambiental. Esto es porque fragmentando el estudio de impacto ambiental, se amortigua la percepción de un impacto ambiental severo a mediano y largo plazo. En particular, en la Autopista Urbana Oriente, que atravesaría un Área Natural Protegida y el área de mayor precipitación y recarga de acuíferos de la ciudad, el estudio analizado solamente abarca un 35% de la obra total. Sin embargo, la MIA debería de incluir la obra completa, pues así se pueden analizar los verdaderos efectos de esta obra.

La MIA señala que no hay impactos adversos porque el proyecto se desarrolla dentro del derecho de vía. Esto presupone de antemano y sin demostrarlo que no habrá impactos indirectos, sinérgicos y acumulativos a distancia.

Por ejemplo, considerar que la tala de árboles en el bosque o el cambio de flujo hídrico del humedal sólo afecta al área en donde estos fueron talados es lo que ha hecho que esta ciudad (que antes era un lago) tenga crisis de agua en época de secas e inundaciones en las zonas bajas en época de lluvias. Los efectos puntuales tienen repercusiones en el resto de la cuenca, por lo que el cambio del flujo en el humedal aislará las 90 ha del norte de Xochimilco e irremediablemente se perderán. De realizarse esta obra se aumentará la fragmentación, el efecto de barrera y el efecto de borde, lo cual ocasionaría un asilamiento definitivo de la Ciénega Grande del resto del sistema. Este asilamiento pone en riesgo la salud de los humedales y las poblaciones de 212 especies de aves de las cuales una está en “peligro de extinción”, tres están “amenazadas” y cuatro tienen una “protección especial” (NOM-059-SEMARNAT-2010).

Sumado a esto, el proyecto contempla el derribo de 1,147 árboles decretados Monumentos Urbanísticos por la Ley de Salvaguarda del Patrimonio Urbanístico y Arquitectónico del Distrito Federal. Dicha ley establece que la única razón por la que estos árboles se pueden talar es si el individuo ha muerto. Por lo tanto, el derribo de estos 1,147 árboles también se contrapone con dicha ley.

En la MIA no se contemplan efectos sobre la actividad económica de Xochimilco. Por ejemplo, cuál será el impacto de la obra sobre los productores de las chinampas. La omisión de este tipo de impactos constituye una clara evidencia de los sesgos premeditados en los que se basa la MIA. Obsérvese que en el rubro de "socioeconomía" de la matriz de impactos se considera como un impacto positivo la "contratación de personal" sobre la "generación de empleo", a la vez que se omite deliberadamente el análisis de la afectación de la obra sobre el empleo local.

Por ley, la MIA tiene que estar sujeta a una consulta pública, lo que implica que la sociedad se entere de que existe el proyecto, que sea capaz de leer y analizar la MIA y que pueda opinar sobre los costos y beneficios de una obra desde una perspectiva ambiental. En este caso en particular, esto no se logró, puesto que la sociedad no se enteró del tema sino hasta mucho tiempo después. La legitimidad de un gobierno se puede medir a partir de su interés en conocer la opinión de la sociedad. Una consulta pública hecha a escondidas con la esperanza de no recibir ninguna respuesta no ayuda a legitimar la obra a construir. El Gobierno debe promover y aceptar las acciones colectivas, amplias e incluyentes, que legitimen a grupos ciudadanos afectados por estas obras anacrónicas.

Así que este tipo de prácticas violan el derecho humano al medio ambiente sano y el derecho a la participación al utilizar sesgadamente los instrumentos que deberían proteger a los ciudadanos. Este tipo de violaciones está directamente relacionado con los tipos de racionalidad en los que se basa la toma de decisiones. La predominante en la Ciudad de México es la “racionalidad instrumental”. Para esta racionalidad es necesario alinear los medios hacia un fin determinado. En el caso de la Autopista Urbana Oriente, la racionalidad instrumental involucra aceptar a toda costa una Manifestación de Impacto Ambiental, no evaluar el Impacto Ambiental de esta autopista y la funcionalidad de la misma. Se considera que la construcción por sí misma significa desarrollo aun cuando estén en entredicho los beneficios que provee y afecte irremediablemente un ecosistema como el de Xochimilco. Es necesario acabar con este tipo de racionalidad e incorporar a la toma de decisiones una visión ambiental y de supervivencia.

Es necesario evitar manipular un instrumento de política ambiental. Tanto la fragmentación de las Manifestaciones de Impacto Ambiental como la realización de consultas inconclusas sugieren que se desea imponer proyectos concertados con las constructoras a espaldas de la sociedad. La MIA entonces se vuelve un instrumento de justificación para cambiar la percepción de un reducido impacto ambiental cuando en realidad es mucho mayor.

La Secretaría del Medio Ambiente tiene la oportunidad de revertir la hipertrofia urbana -incluyendo especulación inmobiliaria- que ha caracterizado a esta ciudad en las últimas décadas a partir de la mala utilización de estos instrumentos de política ambiental. Por lo tanto, antes de autorizar esta MIA es necesario ubicar el proyecto de esta Autopista en un contexto más amplio de ciudad. De esta manera, es imposible dar recomendaciones sobre el manejo de una MIA que desde la base está mal conceptualizada. No podemos sino indicar que esta Manifestación está incompleta y que las medidas de mitigación no alcanzan ni siquiera para la zona perturbada.

Por la cantidad de información en la MIA y la falta de la misma (ver anexo), esta Manifestación no es un instrumento apropiado para informar a la autoridad y a la sociedad sobre los impactos ambientales del proyecto. Debe ser rechazada por constituir un documento sesgado y falaz en favor de la obra. Es por ello que recomendamos que se vuelva a realizar una MIA que incluya toda la obra y que involucre los efectos a nivel de cuenca de lo que se pretende hacer.

Pero antes es necesario preguntarse para qué queremos este tipo de obras y para quién queremos que las políticas públicas estén funcionando. No es posible iniciar una discusión sobre una obra bajo el supuesto inicial de que se tiene que hacer, sin recibir ningún argumento técnico o científico. Por lo tanto, sugerimos al GDF que antes de proveer su dictamen sobre la MIA reflexione a nivel de ciudad y de cuenca para la solución de problemas.

Estamos conscientes de que se debe de hacer algo en Xochimilco, en primer lugar para evitar su inminente urbanización, y en segundo lugar para resolver el problema de movilidad en la delegación. Es tiempo de remediar el error cometido hace varias décadas y buscar la forma de reconectar la zona norte con la zona sur. Esta reconexión de humedales puede incluir una serie de caminos por donde sólo entre tránsito local, bicicletas, peatones, flora y fauna nativos.

Es por ello necesario recuperar la vocación natural del lugar y resolver el espacio para facilitar la movilidad. Por ejemplo, la apertura del Canal de Chalco y Canal Nacional para reactivar el paso de las trajineras. De esta manera, no sólo se está considerando el rescate de la parte natural sino también el socio-ecosistema, en el cual la cultura como las chinampas o las esculturas de la ruta de la amistad son fundamentales.

Invitamos al GDF a generar una discusión sobre el tipo de ciudad que queremos. Una estrategia de futuro de la ciudad en donde no impere sólo la visión carro centrista. Los exhortamos a trabajar a favor de una política de movilidad pública y sustentable que beneficie a la mayoría de los capitalinos. Existen múltiples opciones para resolver este problema sin perjudicar el ambiente o la cultura. En la MIA no se indica en ningún momento si este proyecto es el ideal para resolver el problema de movilidad, ni se le compara con otras opciones (por ejemplo, transporte público de calidad), por lo tanto, no es posible generar una discusión sobre acciones alternativas para la solución. Ante esto, solicitamos que antes de dar cualquier autorización de construcción se abra un concurso público para diseñar una solución integral: ambiental y social, en el que participen los diferentes sectores de la sociedad. A final de cuentas estamos buscando el bien de todos y no de unas cuantas constructoras.

Atentamente:

Dr. Luis Zambrano, UNAM  
M. en C. Mireya Imaz, UNAM  
Dra. Marisa Mazari, UNAM  
Mónica Tapia, Alternativas y Capacidades A.C.  
Alejandro Calvillo, El Poder del Consumidor, A.C.  
Gerardo Moncada, El Poder del Consumidor A.C.  
Areli Carreón, Bicitekas A.C.  
Dr. Sergio Aguayo  
Dr. Alfonso Iracheta, UAEM  
Roberto Eibenschutz, UAM  
Alberto Serdán Rosales  
Dr. Luis A. Bojórquez Tapia, UNAM  
Cristina Barros  
Dr. Emilio Pradilla Cobos, Urbanismo UAM-X  
Arq. Psj. Mónica Pallares Trujillo, SAPM  
Arq. Laura Alonso Lutteroth, Superación Profesional del CAM-SAM  
Dra. Alicia Chacalo, UAM Azcapotzalco  
Dra. Susana Bianconi- UAEMex  
Dr. Ricardo A. Pino Hidalgo, Licenciatura en Planeación Territorial, UAM-Xochimilco  
Biol. Fernando Córdova Tapia, UCCS, UNAM  
Biol. Delfo Montañana, Taller 13  
Ximena Gutierrez, Xochimilco Vivo  
M. en C. Cristina Ayala Azcárraga, UCCS, UNAM

CC. Ing. Tanya Müller García, Secretaria del Medio Ambiente del Distrito Federal  
CC. Gustavo Alonso Cabrera Autoridad de la Zona Patrimonial Mundial Natural y Cultural de la Humanidad en Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta  
CC. Dr. Luis González Placencia, CNDH del Distrito Federal  
CC. Ing. Juan José Guerra Abud, SEMARNAT  
CC. Dr. Francisco Barnés Regueiro, INECC  
CC. Dip. Jesús Sesma, Comisión Medio Ambiente ALDF  
CC. Lic. Luis Alberto Rábago Martínez, Sobse del Distrito Federal  
CC. Nuria Sanz, Representante de UNESCO en México

Responsable de firmas Luis Zambrano

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Luis Zambrano', written over a horizontal line.